

PCT/DE2004/001157

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**

DE 04101157



|             |     |
|-------------|-----|
| RECEIVED    |     |
| 03 AUG 2004 |     |
| WIPO        | PCT |

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung  
einer Patentanmeldung**

**Aktenzeichen:** 103 25 937.6

**Anmeldetag:** 7. Juni 2003

**Anmelder/Inhaber:** Schmitt Aufzüge GmbH, 55218 Ingelheim/DE

**Bezeichnung:** Aufzug mit einer seilgetriebenen Kabine

**IPC:** B 66 B 7/06

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 22. Juni 2004  
**Deutsches Patent- und Markenamt**  
Der Präsident  
Im Auftrag

Hintermeier

**PRIORITY  
DOCUMENT**  
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

04.06.2003

**Aufzug mit einer seilgetriebenen Kabine****Beschreibung**

Die Erfindung bezieht sich auf einen Aufzug mit einer seilgetriebenen Kabine, der vertikale Führungsschienen zugeordnet sind.

Ein Aufzug wird in der Regel innerhalb eines vertikalen Schachtes installiert, der Teil einer Gebäudestruktur oder starr mit dieser verbunden ist, so dass er mit ihr eine Einheit bildet. Der Schacht wird aus Beton, Metall, Glas oder einer Kombination dieser Materialien gefertigt und stellt ein schweres sowie teures Bauelement dar. Der Schacht ist jedoch zwingend notwendig, um die mit der Kabine verbundenen Seile vor Witterungseinflüssen, insbesondere vor Feuchtigkeit, zu schützen, da Feuchtigkeit die Reibung zwischen den Seilen und der zugeordneten Treibscheibe negativ beeinflusst. Zur Vermeidung eines aufwendigen Schachtes bei einem im Freien angeordneten Aufzug ist es aus der Praxis bekannt, die Kabine des Aufzuges mit einem Hubkolben direkt oder in Verbindung mit Seilen unter einer Übersetzung von 2:1 in vertikaler Richtung zu verfahren. Bei einem solchen Aufzug ist jedoch die Förderhöhe stark begrenzt und die Geschwindigkeit der Kabine darf 1 m/s nicht überschreiten.

Es ist Aufgabe der Erfindung, einen Aufzug der eingangs genannten Art zu schaffen, der bei einem einfachen Aufbau und gewährleisteter Sicherheit im Freien zu betreiben ist.

Erfindungsgemäß wird die Aufgabe dadurch gelöst, dass die Seile auf beiden Seiten der Kabine in jeweils einem Gehäuse angeordnet und von einer gemeinsamen Treibscheibe beaufschlagt sind.

Aufgrund dieser Maßnahme ist es nicht erforderlich, einen Schacht zu installieren, um bei einem Betrieb des Aufzugs im Freien die Seile vor Witterungseinflüssen, insbesondere Feuchtigkeit, zu schützen. Durch die Unterbringung der Seile in den Gehäusen ist ein zuverlässiger Betrieb des Aufzuges gewährleistet.

Zweckmäßigerweise sind die Seile auf jeder Seite der Kabine zum einen mit der Kabine und zum anderen mit einem Gegengewicht gekoppelt. Damit geht eine gleichmäßige Belastung der Seile und eine Reduzierung der Leistung des Antriebs der Treibscheibe einher. Zur Erzielung einer kompakten Bauform befinden sich das Gegengewicht und die Kabine auf gegenüberliegenden Seiten eines die Führungsschiene halternden Vertikalträgers. Die beidseitig der Kabine angeordneten Vertikalträger stellen die einzigen wesentlichen statischen Bauteile des Aufzuges dar. Sie können beispielsweise im Bereich der mit einer Tür versehenen Front der Kabine angeordnet und mit einem Bauwerk verbunden werden. Darüber hinaus ist auch eine freie Aufstellung des Aufzuges möglich, in dem die Vertikalträger beispielsweise mittels Spannsei-

len gehalten werden. Diese Art der Aufstellung der Vertikalträger und damit des Aufzuges ist beispielsweise bei einer Verwendung in einem Zeltbau oder an einem Messestand oder dergleichen relativ instabilen Bauteile möglich.

Um die Vertikalträger sowohl biege- als knicksteif und druckstabil auszuführen, ist vorzugsweise jeder Vertikalträger als Doppel-T-Träger ausgebildet und in dem Gehäuse angeordnet.

Für eine Platz sparende Realisierung der Führung der Seile sind bevorzugt die Vertikalträger an ihren oberen Enden mit einer Konsole zur Lagerung der Treibscheibe sowie mehrerer Umlenkscheiben für die Seile versehen, wobei sich die Konsole brückenartig zwischen den beiden Vertikalträgern erstreckt. Die Umlenkscheiben sind selbstverständlich derart zur Treibscheibe angeordnet, dass diese von den Seilen in Umschlingungswinkeln umgriffen wird, die einschlägigen technischen Regeln entsprechen. Zweckmäßigerweise ist auf der Konsole ein unter Zwischenschaltung eines Treibscheibenantriebes die Treibscheibe antreibender Motor befestigt. Darüber hinaus trägt die Konsole eine Steuerungselektronik. Selbstverständlich ist auch möglich die Steuerungselektronik, den Motor und den Treibscheibenantrieb unterhalb der Kabine stationär anzuordnen und die Seile über entsprechende Umlenkrollen zu der Kabine zu führen.

Vorzugsweise sind die Vertikalträger mit dem der Konsole gegenüberliegenden Ende in einer Schachtgrube festgelegt. Die, beispielsweise betonierte, Schachtgrube gewährleistet zum einen eine sichere Befestigung der Vertikalträger und

stellt zum anderen einen Freiraum unterhalb der Kabine in deren unterster Endlage zur Verfügung. Für eine zusätzliche Aussteifung sind die Vertikalträger mittels mehrerer zueinander beabstandeter Querträger miteinander verbunden.

Bevorzugt ist der Steg jedes Vertikalträgers parallel zur Kabine ausgerichtet und trägt auf der der Kabine zugewandten Seite die Führungsschiene. Damit ist die Führungsschiene innerhalb des von den Flanschen und dem Steg des Vertikalträgers aufgespannten U-förmigen Freiraums angeordnet. Zur Verhinderung von unkontrollierbaren pendelnden Bewegungen des Gegengewichtes weisen nach einer Weiterbildung der Erfindung die Flansche auf der der Führungsschiene gegenüberliegenden Seite des Vertikalträgers Führungsmittel auf, um das Gegengewicht in der entsprechenden U-förmigen Ausparung des Vertikalträgers zu lagern. Aufgrund der Anordnung des Gegengewichtes und der Führungsschiene zu dem Steg des Vertikalträgers erfährt der Vertikalträger im Wesentlichen eine Druckbeanspruchung.

Zur Realisierung einer relativ verschleißarmen Führung des Gegengewichtes sind zweckmäßigerweise die Führungsmittel als gegenüberliegend an den Flanschen befestigte Winkelprofile ausgebildet, auf denen sich an dem Gegengewicht befestigte Führungsrollen abstützen. Hierbei weist beispielsweise die Spitze des Winkelprofils in Richtung des Gegengewichtes und die Führungsrollen sind derart ausgerichtet, dass ihre Laufflächen vollflächig über die Schenkel des Winkelprofils abrollen.

Vorzugsweise ist die im Querschnitt T-förmige Führungs-  
schiene unter Zwischenanordnung eines Halterprofils derart  
an dem Steg des Vertikalträgers festgelegt, dass ihr Fuß  
parallel zu dem Steg des Vertikalträgers verläuft und ihr  
zwischen kabinenseitigen Rollen geführter Steg in Richtung  
der Kabine weist. Da sich auf beiden Seiten der Kabine so-  
wohl Führungsschienen als auch Rollen befinden, ist die Ka-  
bine zuverlässig gelagert, wobei die Lagerung lediglich ei-  
ne Auf- und Abwärtsbewegung der Kabine zulässt.

Zur Bewerkstelligung einer relativ verzugsarmen Halterung  
der Führungsschiene kann diese beispielsweise an dem Halte-  
profil mittels Spannpratzen befestigt und das Halteprofil  
wiederum an dem Vertikalträger angeschweißt werden. Nach  
einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung sind die Rollen  
an einem U-Profil gelagert, das über einen Winkelträger mit  
einem Rahmen der Kabine verbunden ist. Anstelle eines Win-  
kelträgers ist beispielsweise auch ein Träger aus einem U-  
oder Flachprofil verwendbar.

Zweckmäßigerweise ist der Rahmen aus im Querschnitt U-  
förmigen Profilen zusammengesetzt, wobei die sich über die  
Höhe der Kabine erstreckenden Profile mit ihren Schenkeln  
in Richtung des jeweils zugeordneten Vertikalträgers weisen  
und der eine Schenkel des Profils mit einem Schenkel des  
Winkelprofils verbunden ist, dessen anderer Schenkel das U-  
Profil hält. Aufgrund dieser relativ steifen Konstruktions-  
weise ist stets ein Anliegen der Rollen an der zugeordneten  
Führungsschiene gewährleistet.

Um den Kopplungsbereich zwischen der Kabine und den Vertikalträgern bzw. den damit verbundenen Führungsschienen vor Witterungseinflüssen zu schützen, ist bevorzugt der Kabine beidseitig ein sich über deren Höhe erstreckendes Schutzgehäuse zugeordnet, das die entsprechenden Profile des Rahmens überdeckt und das einen Durchlass für den dem korrespondierenden Profil zugeordneten Schenkel des Winkelschenkels aufweist, der einen Schlitz des den zugeordneten Vertikalträger aufnehmenden Gehäuses durchträgt. Damit sind die Öffnungen, nämlich zum einen der Durchlass des Schutzgehäuses und zum anderen der Schlitz des Gehäuses, durch die Feuchtigkeit eindringen könnte, relativ klein gehalten, wobei dennoch eine zuverlässige Lagerung der Kabine zwischen den Vertikalträgern sichergestellt ist. Zweckmäßigerweise ist der Durchlass zwischen zwei Vorsprüngen des Schutzgehäuses ausgebildet, die den Schlitz des Gehäuses durchragen. Vorzugsweise trägt das Gehäuse zu beiden Seiten des Schlitzes V-förmig zueinander ausgerichtete Dichtlippen, die an den Vorsprüngen des Schutzgehäuses anliegen. Damit ist verhindert, dass Regen oder Schnee, der auf das Schutzgehäuse bzw. das Gehäuse auftrifft, in das Innere derselben gelangt und dort zu einer Beeinträchtigung der Seile oder der Führungen führt.

Zweckmäßigerweise ist innerhalb des jeweiligen Gehäuses der einen Führungsschiene Elektrokabel und der anderen Führungsschiene ein Auslöser einer Fangvorrichtung zugeordnet. Vorzugsweise ragen die Elektrokabel durch den Schlitz des Gehäuses und den Durchlass des Schutzgehäuses in das Innere der Kabine. Somit sind auch die Elektrokabel, die zum einen zur Energieversorgung von Verbrauchern innerhalb der Kabine

und zum anderen zur Steuerung des Aufzugs dienen sowie der Auslöser der Fangvorrichtung, die wie aus dem Stand der Technik bekannt, die beiden Führungsschienen beaufschlagt, wettergeschützt innerhalb des Gehäuses untergebracht.

Vorzugsweise sind die Treibscheibe und die Umlenkscheiben von einer Haube überdeckt. Selbstverständlich befinden sich unter dieser Haube auch Motor, Treibscheibenantrieb sowie Steuerungseinrichtungen, die damit wettergeschützt sind, so dass sich der Aufzug zur Aufstellung im Freien eignet.

Nach einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist auf beiden Seiten der Kabine ein Drahtseil zum einen an dem jeweiligen Gegengewicht und zum anderen an der Kabine befestigt, wobei das Drahtseil unterhalb des zugeordneten Vertikalträgers verläuft und eine Umlenkrolle mit einem Spanngewicht haltert. Zum Lösen der Fangvorrichtung, also einer Not-Bremseinrichtung, wird an dem Drahtseil ein Kettenzug befestigt, um die Kabine bei gelöster Antriebsbremse entweder nach oben oder unten zu ziehen. Da die Kabine sowohl bei einer Aufwärtsfahrt als auch bei einer Abwärtsfahrt in Fang geraten kann, sind unterschiedliche Vorgehensweisen zum Lösen der Fangvorrichtung erforderlich. Nach einem Notbremsen während einer Abwärtsfahrt muss die Kabine nach oben bewegt werden. Hierzu wird auf dem dem Gegengewicht zugeordneten Abschnitt des Drahtseils ein Ende eines Kettenzuges befestigt, dessen anderes Ende demgegenüber weiter unten in einer Schachtgrube, in der sich die Umlenkrolle mit dem Spanngewicht befindet, festgelegt wird. Bei einer Beaufschlagung des Kettenzuges zum Spannen des selben, wird das Gegengewicht nach unten und demzufolge die

Kabine nach oben bewegt, so dass die Fangvorrichtung außer Wirkeingriff kommt. Nach dem Notbremsen während einer Aufwärtsfahrt ist es erforderlich die Kabine nach unten zu bewegen, wozu auf dem dem Gegengewicht zugeordneten Abschnitt des Drahtseils ein Ende des Kettenzuges befestigt wird, dessen anderes Ende demgegenüber weiter oben festgelegt wird. Das Spanngewicht wird beispielsweise durch eine Festlegung der Umlenkrolle fixiert. Anschließend wird, nach dem Lösen der Antriebsbremse des Aufzugs, die Kabine nach unten gezogen, um die Fangvorrichtung außer Wirkeingriff zu bringen.

Es versteht sich, dass die vorstehend genannten und nachstehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen verwendbar sind. Der Rahmen der vorliegenden Erfindung ist nur durch die Ansprüche definiert.

Die Erfindung wird im Folgenden anhand eines Ausführungsbeispiels unter Bezugnahme auf die zugehörigen Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine Schnittdarstellung des erfindungsgemäßigen Aufzugs,

Fig. 2 eine vergrößerte Darstellung einer Einzelheit II gemäß Fig. 1,

Fig. 3 eine Vorderansicht einer Antriebseinheit des Aufzugs gemäß Fig. 2,

Fig. 4 eine Draufsicht auf die Darstellung nach Fig. 3,

Fig. 5 eine Ansicht der Einzelheit II gemäß Fig. 1 von unten und

Fig. 6 eine Seitenansicht der Darstellung nach Fig. 5.

Der Aufzug umfasst eine zum Transport mehrerer Personen geeignete Kabine 1, die mit einer Tür 2 versehen ist und die durch einen aus Profilen 3 zusammengesetzten Rahmen 4 verstärkt ist, wobei der Rahmen 4 in dem Bereich der die Tür aufweisenden Seite der Kabine 1 angeordnet ist. Die Profile 3 weisen einen U-förmigen Querschnitt auf, wobei die sich über die Höhe der Kabine 1 erstreckenden Profile 3 mit ihren Stegen 5 in Richtung der Kabine 1 ausgerichtet sind und die Schenkel 6 der Profile 3 senkrecht zu der Außenwandung 7 der Kabine 1 verlaufen. Einer der Schenkel 6 des Profiles 3 ist mit einem Schenkel 8 eines Winkelprofiles 9 fest verbunden, dessen anderer Schenkel 10 sich beabstandet über das Profil 3 erstreckt und ein U-Profil 11 auf der der Kabine 1 abgewandte Seite hält. An dem U-Profil 11 sind sowohl mit vertikalen Führungsschienen 12 zusammenwirkende Rollen 13 gelagert als auch ein Ende von Seilen 14 befestigt, deren anderes Ende an einem Gegengewicht 15 festgelegt ist. Die im Querschnitt T-förmige Führungsschiene 12 ist unter Zwischenanordnung eines Halteprofils 16 mit einem Steg 17 eines als Doppel-T-Träger ausgeführten Vertikalträgers 18 verbunden, wobei der Fuß 19 der Führungsschiene 12 parallel zu dem Steg 17 des Vertikalträgers 18 verlaufend mittels Spannpratzen 20 an dem mit dem Vertikalträger 18 verschweißten Halteprofil 16 festgelegt ist. Der in Rich-

tung der Kabine 1 weisende Steg 21 der Führungsschiene 12 ist sowohl mit seinen parallelen Längsseiten als auch stirnseitig zwischen den Rollen 13 geführt. Da diese Art der Lagerung auf beiden Seiten der Kabine 1 vorhanden ist, weist sie lediglich in vertikaler Richtung Freiheitsgrade auf.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Vertikalträgers 18 sind Führungsmittel 22 zur Lagerung des Gegengewichtes 15 in der entsprechenden U-förmigen Aussparung 23 des Vertikalträgers 18 vorgesehen, wobei die Führungsmittel 22 an den gegenüberliegenden Flanschen 24 des Vertikalträgers 18 befestigte Winkelprofile 25 sowie an dem Gegengewicht 15 gelagerte Führungsrollen 26 umfassen. Die Spitzen der mit Spannpratzen 27 an den Flanschen 24 des Vertikalträgers 18 befestigten Winkelprofile 25 weisen in Richtung des Gegengewichtes 15 und sind in dessen Mitte angeordnet. Die Führungsrollen 26 sind derart ausgerichtet, dass ihre Laufflächen 28 auf den zugeordneten Schenkeln 29 des Winkelprofils 25 abrollen.

Am oberen Ende der beiden Vertikalträger 18 ist eine Konsole 30 angeordnet, auf der eine Treibscheibe 31 gelagert ist, die von einem Motor 32 unter Zwischenschaltung eines Treibscheibenantriebes 33 angetrieben wird. Ausgehend von dem Gegengewicht 15 verläuft das linksseitig der Kabine 1 angeordnete Seil 14 über eine erste Umlenkscheibe 34 über die Treibscheibe 31 sowie eine unterhalb der Treibscheibe 31 und der ersten Umlenkscheibe 34 angeordnete zweite Umlenkscheibe 35 zu dem U-Profil 11, an dem es befestigt ist. In Abhängigkeit von der Tragkraft des Aufzuges können selbstverständlich mehrere Seile 14 diesem Verlauf folgen.

Im vorliegenden Ausführungsbeispiel sind drei nebeneinander liegende Seile 14 vorgesehen. Die Seile 14 auf der rechten Seite der Kabine 1 werden ausgehend von dem zugeordneten Gegengewicht 15 zu einer dritten Umlenkscheibe 36 und von dort über die Treibscheibe 31 sowie eine nachgeschaltete vierte Umlenkscheibe 37 und eine fünfte Umlenkscheibe 38 zur kabinenseitigen Befestigung geführt. Die Anordnung sämtlicher Umlenkscheiben 34, 35, 36, 37, 38 zur Treibscheibe 31 ist derart gewählt, dass die Seile 14 die Treibscheibe 31 in einem bestimmten Winkel gleichmäßig umschließen, um zum einen ein Rutschen der Seile 14 zu verhindern und zum anderen einen gleichmäßigen Antrieb der Kabine 1 zu gewährleisten.

Zum Schutz vor Witterungseinflüssen, insbesondere vor Feuchtigkeit, ist auf der Konsole 30 eine Haube 39 angeordnet, die sämtliche Antriebsteile 40 des Aufzuges überspannt. Die Haube 39 steht auf beiden Seiten der Kabine 1 mit Gehäusen 41 in Verbindung, in denen die Seile 14 verlaufen und die Vertikalträger 18 sowie die Führungsschienen 12 und die Gegengewichte 15 aufgenommen sind und die sich über die gesamte Höhe der Vertikalträger 18 erstrecken. Darüber hinaus sind sich über die Höhe der Kabine 1 beidseits erstreckende Schutzgehäuse zur Aufnahme der Profile 3 des Rahmens 4 vorgesehen. Zur Kopplung der Kabine 1 mit der Führungsschiene 12 weist das Schutzgehäuse 42 einen Durchlass 43 für den dem Profil 3 des Rahmens 4 zugeordneten Schenkel 8 des Winkelprofils 9 auf, der einen Schlitz 44 des Gehäuses 41 durchträgt. Der Durchlass 43 ist zwischen zwei Vorsprüngen 45 des Schutzgehäuses 42 ausgebildet und weist eine elliptische Form auf, deren großer Durchmesser

entlang der Höhe der Kabine 1 verläuft. Die beiden Vorsprünge 45 durchragen den Schlitz 44 des Gehäuses 41. Zur Abdichtung sind an beiden Seiten des Schlitzes 44 des Gehäuses 41 V-förmig zueinander ausgerichtete Dichtlippen 46 vorgesehen, die an den Vorsprüngen 45 des Schutzgehäuses 42 anliegen. Aufgrund der elliptischen Form des Durchlasses 43 befinden sich die Dichtlippen 46 oberhalb und unterhalb des Durchlasses 43 in gegenseitiger Anlage und folgen ansonsten der Geometrie der Vorsprünge 45, so dass das Eindringen von Wasser sowohl in das Gehäuse 41 als auch in das Schutzgehäuse 42 wirksam verhindert ist.

Um elektrische Geräte innerhalb der Kabine 1 mit Spannung zu versorgen und die Steuerung des Aufzuges zu bewerkstelligen, sind in dem auf der linken Seite der Kabine 1 vorgesehenen Gehäuse 41 Elektrokabel 47 angeordnet. Diese Elektrokabel führen zum einen zu der Konsole 30 und zum anderen durch den Schlitz 44 des Gehäuses 41 sowie den Durchlass 43 des Schutzgehäuses 42 in die Kabine 1. Auf der rechten Seite der Kabine 1 ist ein Spannseil einer Fangvorrichtung 48 angeordnet, die in bekannter Weise auf die Führungsschienen 12 einwirkt.

Zum Lösen der mit den Vertikalträgern 18 zusammenwirkenden Fangvorrichtung 48 ist auf beiden Seiten der Kabine 1 ein Drahtseil 49 zum einen an dem jeweiligen Gegengewicht 15 und zum anderen bodenseitig an der Kabine 1 befestigt ist. Die Drahtseile 49 verlaufen unterhalb der zugeordneten Vertikalträger 18 in einer Schachtgrube und halten jeweils eine Umlenkrolle 50 mit einem Spanngewicht 51.

## Bezugszeichenliste

|                       |                          |
|-----------------------|--------------------------|
| 1. Kabine             | 30. Konsole              |
| 2. Tür                | 31. Treibscheibe         |
| 3. Profil             | 32. Motor                |
| 4. Rahmen             | 33. Treibscheibenantrieb |
| 5. Steg von 3         | 34. erste Umlenkscheibe  |
| 6. Schenkel von 3     | 35. zweite Umlenkscheibe |
| 7. Außenwandung von 1 | 36. dritte Umlenkscheibe |
| 8. Schenkel von 9     | 37. vierte Umlenkscheibe |
| 9. Winkelprofil       | 38. fünfte Umlenkscheibe |
| 10. Schenkel von 9    | 39. Haube                |
| 11. U-Profil          | 40. Antriebsteil         |
| 12. Führungsschiene   | 41. Gehäuse              |
| 13. Rolle             | 42. Schutzgehäuse        |
| 14. Seil              | 43. Durchlass            |
| 15. Gegengewicht      | 44. Schlitz              |
| 16. Halteprofil       | 45. Vorsprung            |
| 17. Steg von 18       | 46. Dichtlippe           |
| 18. Vertikalträger    | 47. Elektrokabel         |
| 19. Fuß von 12        | 48. Fangvorrichtung      |
| 20. Spannpratze       | 49. Drahtseil            |
| 21. Steg von 12       | 50. Umlenkrolle          |
| 22. Führungsmittel    | 51. Spanngewicht         |
| 23. Aussparung von 18 |                          |
| 24. Flansch von 18    |                          |
| 25. Winkelprofil      |                          |
| 26. Führungsrolle     |                          |
| 27. Spannpratze       |                          |
| 28. Lauffläche        |                          |
| 29. Schenkel von 25   |                          |

## Patentansprüche

1. Aufzug mit einer seilgetriebenen Kabine (1), der vertikale Führungsschienen (12) zugeordnet sind, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Seile (14) auf beiden Seiten der Kabine (1) in jeweils einem Gehäuse (41) angeordnet und von einer gemeinsamen Treibscheibe (31) beaufschlagt sind.
2. Aufzug nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Seile (14) auf jeder Seite der Kabine (1) zum einen mit der Kabine (1) und zum anderen mit einem Gegengewicht (15) gekoppelt sind.
3. Aufzug nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass sich das Gegengewicht (15) und die Kabine (1) auf gegenüberliegenden Seiten eines die Führungsschiene (12) halternden Vertikalträgers (18) befinden.
4. Aufzug nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass jeder Vertikalträger (18) als Doppel-T-Träger ausgebildet und in dem Gehäuse (41) angeordnet ist.
5. Aufzug nach Anspruch 3 oder 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Vertikalträger (18) an ihren oberen Enden mit einer Konsole (30) zur Lagerung der Treibscheibe (31) sowie mehrerer Umlenkscheiben (34, 35, 36, 37, 38) für die Seile (14) versehen sind, wobei sich die Konsole

(30) brückenartig zwischen den beiden Vertikalträgern  
(18) erstreckt.

6. Aufzug nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass auf der Konsole (30) ein unter Zwischenschaltung eines Treibscheibenantriebes (33) die Treibscheibe (31) antriebender Motor (32) befestigt ist.
7. Aufzug nach Anspruch 5 oder 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Konsole (30) eine Steuerungselektronik trägt.
8. Aufzug nach einem der Ansprüche 3 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Vertikalträger (18) mit dem der Konsole (30) gegenüberliegenden Ende in einer Schachtgrube befestigt sind.
9. Aufzug nach einem der Ansprüche 3 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Vertikalträger (18) mittels mehrerer zueinander beabstandeter Querträger miteinander verbunden sind.
10. Aufzug nach einem der Ansprüche 3 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Steg (17) jedes Vertikalträgers (18) parallel zur Kabine (1) ausgerichtet ist und auf der der Kabine (1) zugewandten Seite die Führungsschiene (12) trägt.
11. Aufzug nach einem der Ansprüche 3 bis 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Flansche (24) auf der der Führungsschiene (12) gegenüberliegenden Seite des Vertikalträgers (18) Führungsmittel (22) aufweisen, um das

Gegengewicht (15) in der entsprechenden U-förmigen Aussparung (23) des Vertikalträgers (18) zu lagern.

12. Aufzug nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass die Führungsmittel (22) als gegenüberliegend an den Flanschen (24) befestigte Winkelprofile (25) ausgebildet sind, auf denen sich an dem Gegengewicht (15) befestigte Führungsrollen (26) abstützen.
13. Aufzug nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die im Querschnitt T-förmige Führungsschiene (12) unter Zwischenanordnung eines Halteprofils (16) derart an dem Steg (17) des Vertikalträgers (18) festgelegt ist, dass ihr Fuß (19) parallel zu dem Steg (17) des Vertikalträgers (18) verläuft und ihr zwischen kabinenseitigen Rollen (13) geführter Steg (21) in Richtung der Kabine (1) weist.
14. Aufzug nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass die Rollen (13) an einem U-Profil (11) gelagert sind, das über ein Winkelprofil (9) mit einem Rahmen (4) der Kabine (1) verbunden ist.
15. Aufzug nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass der Rahmen (4) aus im Querschnitt U-förmigen Profilen (3) zusammengesetzt ist, wobei die sich über die Höhe der Kabine (1) erstreckenden Profile (3) mit ihren Schenkeln (6) in Richtung des jeweils zugeordneten Vertikalträgers (18) weisen und der eine Schenkel (6) des Profils (3) mit einem Schenkel (8) des Winkelpro-

fils (9) verbunden ist, dessen anderer Schenkel (10) das U-Profil (11) haltert.

16. Aufzug nach einem der Ansprüche 1 bis 15, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Kabine (1) beidseitig ein sich über deren Höhe erstreckendes Schutzgehäuse (42) zugeordnet ist, das die entsprechenden Profile (3) des Rahmens (4) überdeckt und das einen Durchlass (43) für den korrespondierenden dem Profil (3) zugeordneten Schenkel (8) des Winkelprofils (9) aufweist, der einen Schlitz (44) des den zugeordneten Vertikalträger (18) aufnehmenden Gehäuses (41) durchdringt.
17. Aufzug nach Anspruch 16, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Durchlass (43) zwischen zwei Vorsprüngen (45) des Schutzgehäuses (42) ausgebildet ist, die den Schlitz (44) des Gehäuses (41) durchragen.
18. Aufzug nach Anspruch 17, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Gehäuse (41) zu beiden Seiten des Schlitzes (44) v-förmig zueinander ausgerichtete Dichtlippen (46) trägt, die an den Vorsprüngen (45) des Schutzgehäuses (42) anliegen.
19. Aufzug nach einem der Ansprüche 1 bis 18, **dadurch gekennzeichnet**, dass innerhalb des jeweiligen Gehäuses (41) der einen Führungsschiene (12) Elektrokabel (47) und der anderen Führungsschiene (12) ein Auslöser einer Fangvorrichtung (48) zugeordnet ist.

20. Aufzug nach Anspruch 19, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Elektrokabel (47) durch den Schlitz (44) des Gehäuses (41) und den Durchlass (43) des Schutzgehäuses (42) in das Innere der Kabine (1) ragen.
21. Aufzug nach einem der Ansprüche 1 bis 20, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Treibscheibe (31) und die Umlenkscheiben (34, 35, 36, 37, 38) von einer Haube (39) überdeckt sind.
22. Aufzug nach einem der Ansprüche 1 bis 21, **dadurch gekennzeichnet**, dass auf beiden Seiten der Kabine (1) ein Drahtseil (49) zum einen an dem jeweiligen Gegengewicht (15) und zum anderen an der Kabine (1) befestigt ist, wobei das Drahtseil (49) unterhalb des zugeordneten Vertikalträgers (18) verläuft und eine Umlenkrolle (50) mit einem Spanngewicht (51) haltert.

**Zusammenfassung**

Ein Aufzug umfasst eine seilgetriebene Kabine (1), der vertikale Führungsschienen (12) zugeordnet sind. Die Seile (14) sind auf beiden Seiten der Kabine (1) in jeweils einem Gehäuse (41) angeordnet und von einer gemeinsamen Treibscheibe (31) beaufschlagt.

(Fig. 2)

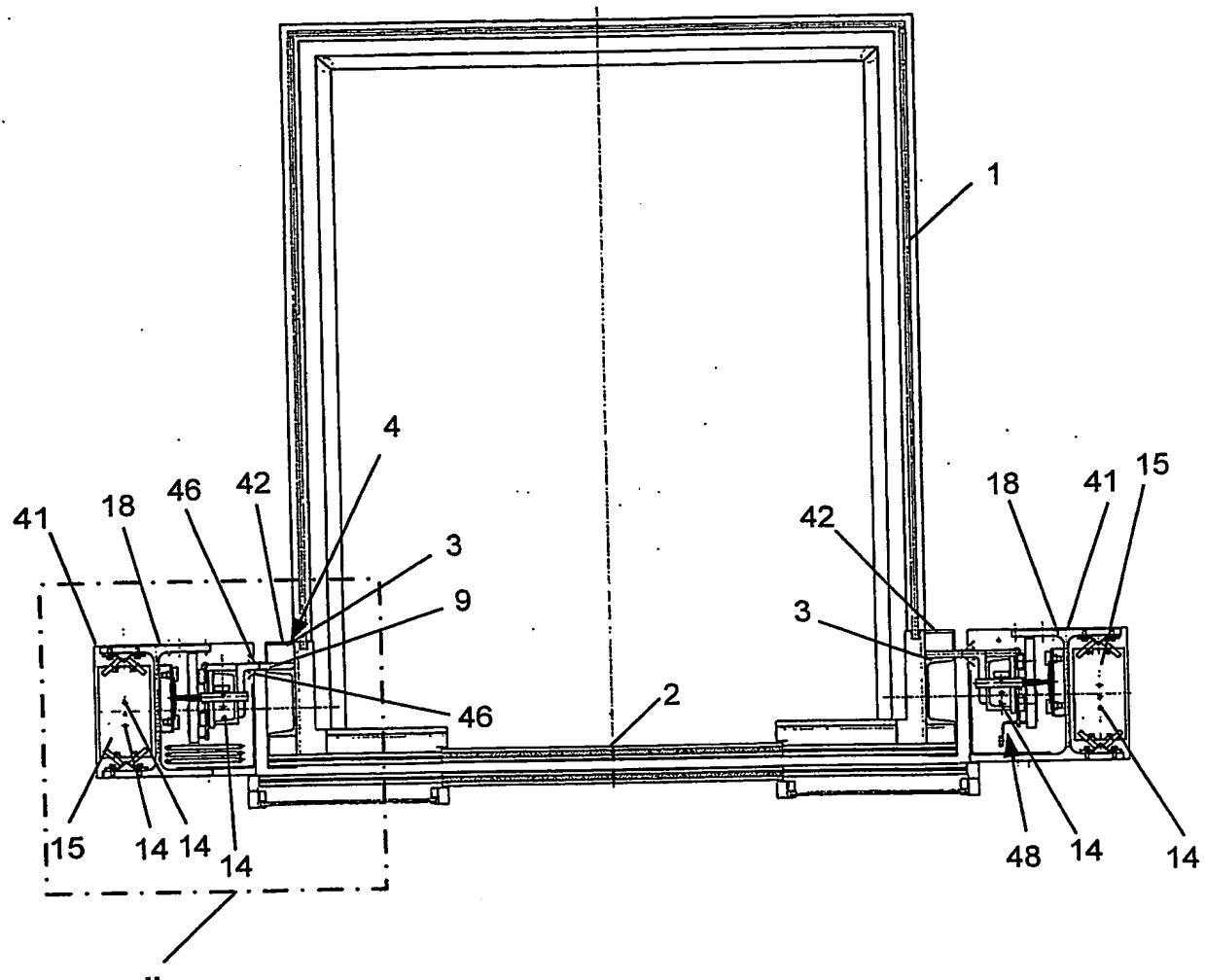


Fig. 1

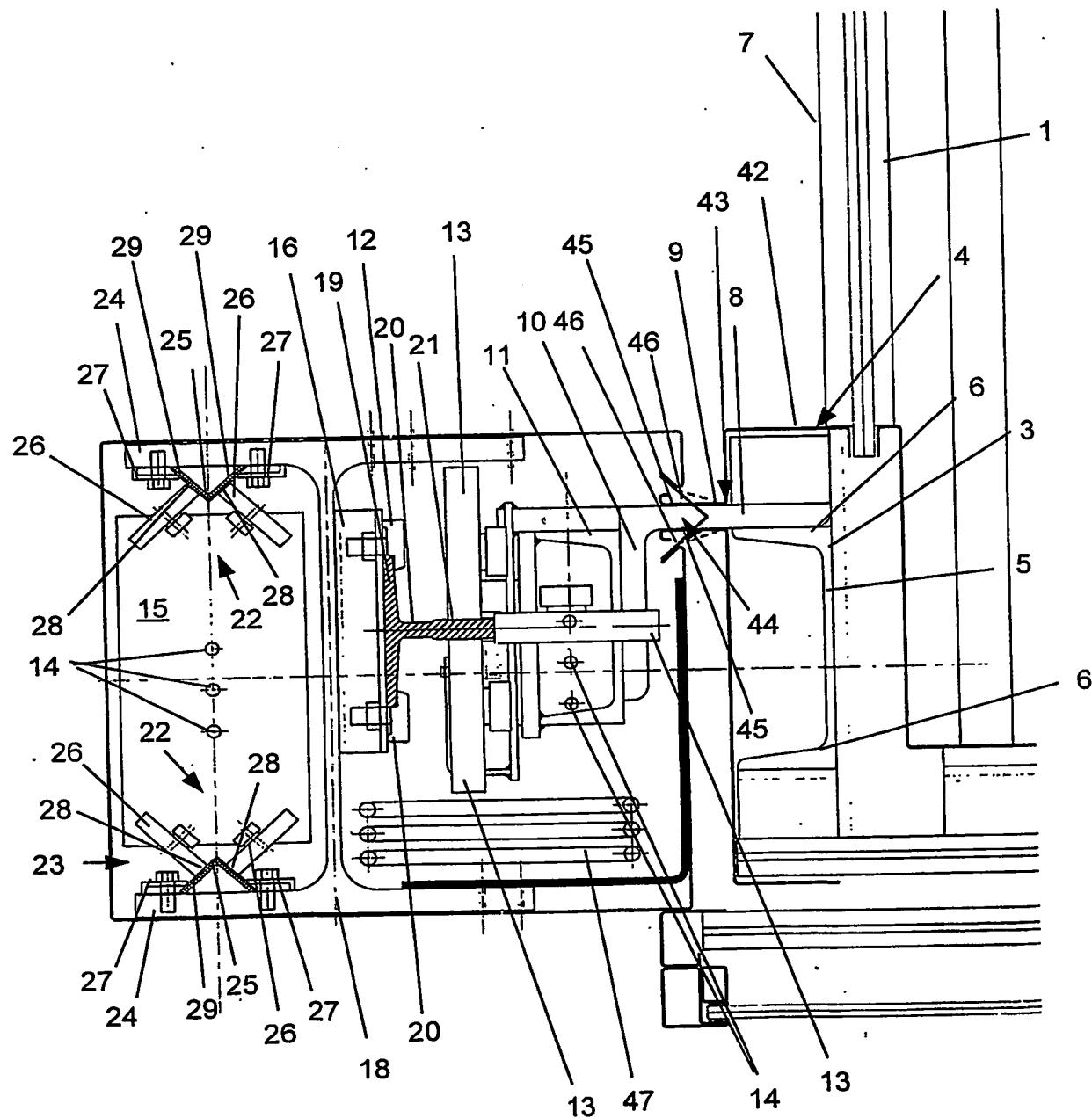


Fig. 2

3/4

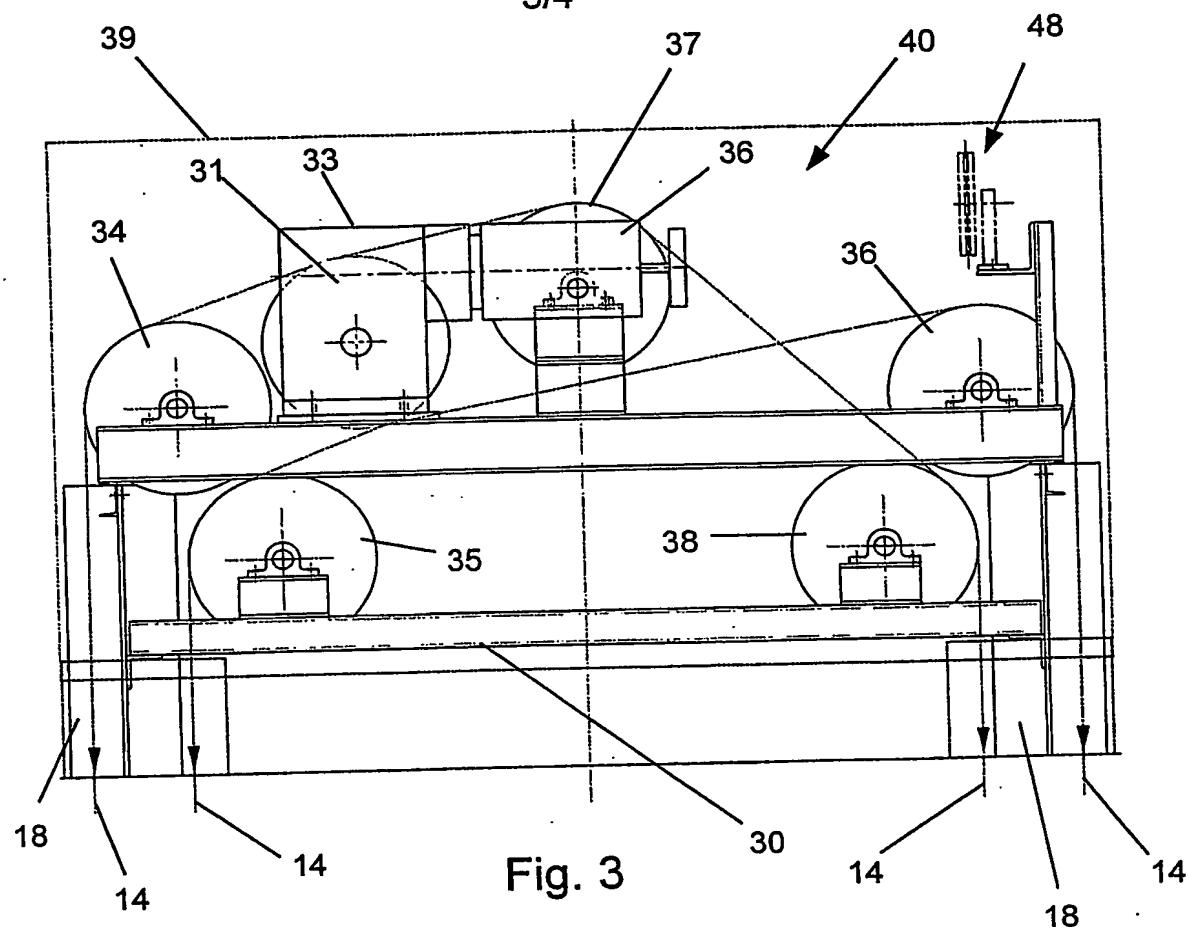


Fig. 3

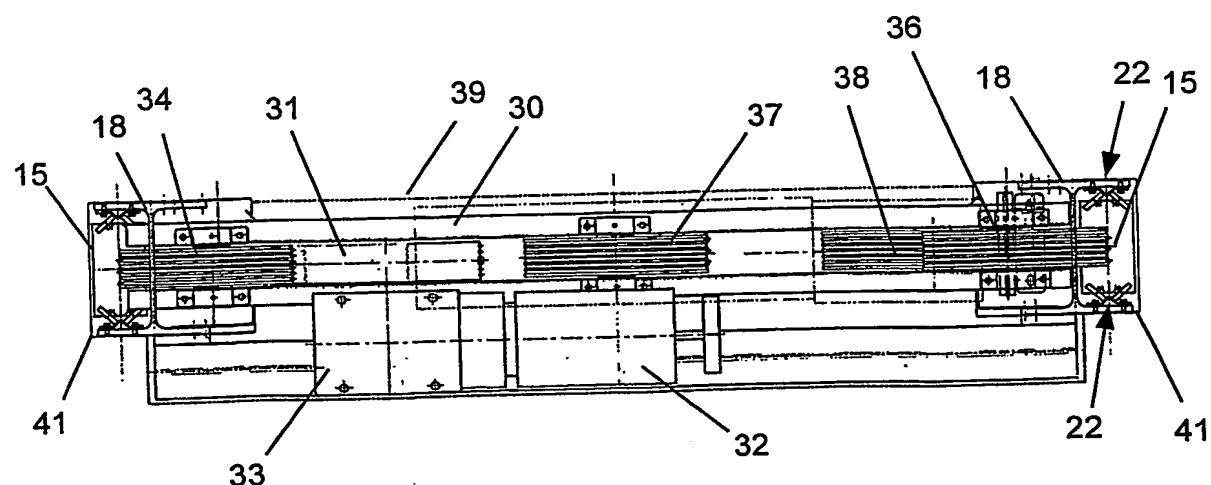


Fig. 4

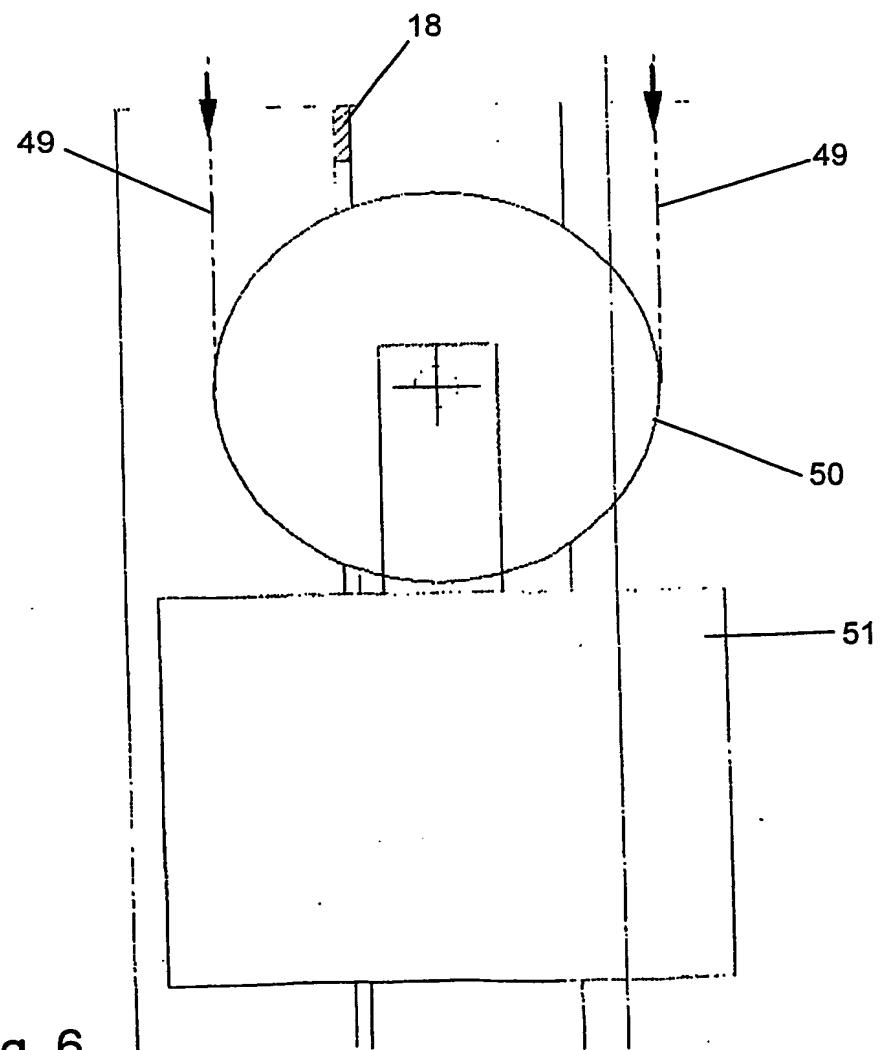
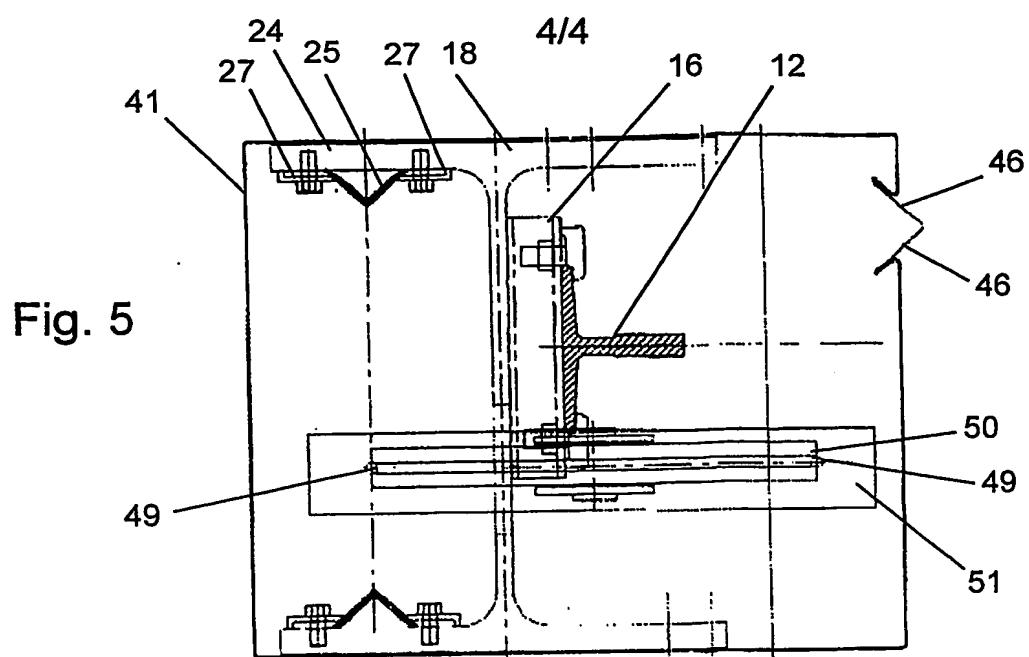


Fig. 6